EL MITO Ferrari

51

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

250 GT Convertible: un auto de la "dolce vita"

1987: en Fórmula 1 un final a lo grande

500 TR/TRC: en 1956 nace el mito Testa Rossa

1969: Agnelli y Fiat en la historia de la Ferrari

9 789504 900344 10051

$14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN LA ARGENTINA
M. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 51

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en julio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS SPORT

500 TR/TRC, un mito con cuatro cilindros

1956: la primera biplaza del Cavallino que lució el nombre Testa Rossa ganó en casi todo el mundo: en su currículum sólo faltan las 24 Horas de Le Mans. En total, fueron realizadas 35 unidades.

Cuando se dice Testa Rossa, el pensamiento vuela hacia las 12 cilindros, tan lindas como potentes y victoriosas en las pistas de todo el mundo. Pero el primer automóvil que lució ese nombre fue la "pequeña" 500 TR de cuatro cilindros, que dejó una marca indeleble en la historia de la Ferrari y del automovilismo deportivo. Su evolución TRC se encuentra sin duda entre los autos más victoriosos en manos de los equipos y pilotos privados de todo el mundo.

LLEGA EL MATERIAL LANCIA PERO SE VA AURELIO LAMPREDI

Nadie esperaba un vehículo tan logrado, al comienzo de la temporada 1956. Maranello estaba en ebullición, luego de la llegada de la sección de carreras Lancia, con todos sus vehículos y proyectos. Pero la confusión reinaba especialmente en la sección técnica, porque casi al mismo tiempo se había ido Aurelio Lampredi, el proyectista que tanto había contribuido a los éxitos del Cavallino en aquellos años. Ya vimos en otras ocasiones cuáles fueron las razones de una salida tan imprevista (los desacuerdos con Enzo Ferrari a causa de la esca-

La línea de la 500 TRC está caracterizada por el parabrisas casi vertical: las formas tienen la clásica huella de la carrocera Scaglietti.

La trompa de la 500 TRC es baja y filosa para aumentar la velocidad de punta.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 4 cilindros en línea: diámetro por carrera 90 x 78 mm, cilindrada 1985 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 42 DCO/3
Encendido:	doble, 2 distribuidores
Potencia:	190 CV a 7400 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. ruedas independientes, tras. puente rígido
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos del. 5.50-16, tras. 6.00-16
Paso:	2,25 metros
Peso:	680 kilos
Unidades producidas:	15 TR + 20 TRC

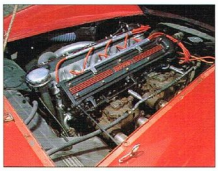
Números de chasis 500 Testa Rossa (1956): 0600; 0608; 0610; 0614; 0618; 0620; 0624; 0634; 0636; 0638; 0648; 0650; 0652; 0654; 0672

Números de chasis 500 TRC (1957): 0658; 0660; 0662; 0664; 0668; 0670; 0674; 0678; 0680; 0682; 0686; 0688; 0690; 0692; 0694; 0696; 0698; 0702; 0706; 0708

sa competitividad de los autos de cuatro y seis cilindros), y también la forma en que Lampredi fue remplazado por el trío Bellentani, Massimino y Praschetti, con la ayuda externa de ese auténtico genio de los proyectos que fue Vittorio Jano.

ES UNA DERIVACION DE LA VELOZ 500 MONDIAL

Pero todavía no mencionamos, y ésta es la ocasión propicia, la manera en que el nuevo equipo técnico fue puesto a prueba. Con el fin de la temporada 1955 había concluido también la producción de la 750 Monza, un vehículo simple y robusto, muy apreciado por los "privados" italianos y extranjeros. También era el auto utilizado por la Ferrari en los circuitos en los que contaba más la agilidad que la potencia, y por eso era necesario remplazarlo.

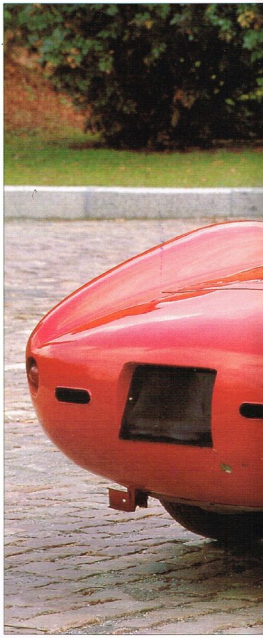


El motor cuatro cilindros de la 500 TRC disponía de 190 caballos.

Fue justamente ésta la primera tarea de Alberto Massimino, que de la veloz pero frágil 500 Mondial derivó la 500 Testa Rossa. Las modificaciones más importantes (además, obviamente, de la pintura en rojo fuego de las tapas de válvulas, de donde se originó el nombre del auto) tuvieron que ver con el block del motor, que se volvió más robusto en las fundiciones y en los soportes del cigüeñal. También el volante estaba realizado más cuidadosamente que en el motor de la Mondial.

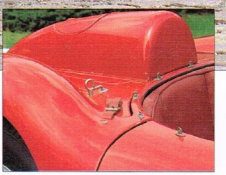
EN LA CAJA DE CUATRO MARCHAS, SINCRONIZADORES PORSCHE

El grupo térmico quedó prácticamente sin cambios, salvo la presencia de dos distribuidores en lugar de los magnetos para alimentar el doble encendido, además de la adopción de carburadores con difusor de 42 mm en lugar de 40 mm (nada menos que 50 mm en la última evolución). El embrague multidiscos en baño de aceite le dejó el lugar a un robusto doble disco a seco, mientras que la caja de 4 marchas (otra vez en bloque con el propulsor) fue equipada con sincronizadores Pors-



LA TRC ENTRE TELA Y FRANJA

Entre las modificaciones requeridas por el Anexo C, del cual nació la Ferrari 500 TRC, figuraba una capota de tela. Lo recuerda muy bien Gino Munaron, ex piloto Ferrari, que la describía con coloridas palabras en una entrevista de algún tiempo atrás: "Era fea, ridícula e inútil: a 60-70 horarios el viento la hacía pedazos. Lo más lindo era que se tenía que montar para las verificaciones técnicas, luego se la podía quitar y guardarla sin que nadie dijera nada". En cambio, entre las novedades aportadas por Scaglietti a la 500 TRC estaba la pintura bicolor, con una franja de color contrastante con el resto de la carrocería que, de la toma de aire delantera, llegaba a la cola, conectándose luego con las fajas laterales. Se trató de una opción que se hizo muy popular entre los compradores: los colores más pedidos eran el blanco y el negro sobre el clásico rojo Ferrari, pero no faltaron otros tonos fantasiosos. El éxito de la iniciativa empujó luego a Scaglietti a proponer este tipo de pintura también para las Ferrari 250 GT Competición: entre otras, es recordada una espléndida Ferrari 250 Tour de France de 1957 (actualmente en poder de un coleccionista italiano) con la carrocería de color aluminio y franja central rojo vivo.



Detrás de la cabeza del piloto había un carenado de la carrocería que continuaba hasta la cola de la 500 TRC.

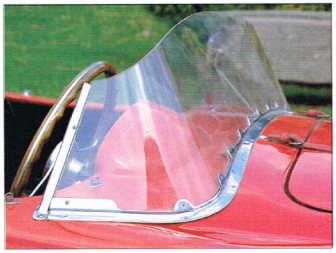
che. Con respecto al chasis, las diferencias entre la TR y las anteriores Mondial eran pocas, pero importantes a los fines del comportamiento en ruta. En la práctica, todo se resolvió con la adopción de resortes helicoidales en el tren delantero, en lugar del habitual elástico transversal. El cuerpo del vehículo era una "miniatura" del adoptado por las grandes 290 MM, presentadas contemporáneamente a la TR, con líneas diseñadas por Pinin Farina; y, como siempre, con la construcción confiada a Scaglietti. Sólo la boca del radiador era más baja que en las 12 cilindros, por las dimensiones más pequeñas del radiador necesario para el motor de 2 litros. El debut de la 500 Testa Rossa, abreviado TR, se realizó el 11 de marzo en Dákar, donde Jacques Swaters logró la victoria en la clase 2000.

CON LA FERRARI 500 TR CORRE TAMBIEN PORFIRIO RUBIROSA

Apenas un par de semanas más tarde, llega el primer éxito en una carrera con puntaje, las 12 Horas de Sebring, donde

LAS ULTIMAS FERRARI DE LA TOURING

Tres de las cuatro Ferrari 500 Testa Rossa presentadas oficialmente en Monza para el Gran Premio Supercortemaggiore de 1956 lucían un cuerpo diferente, caracterizado por los guardabarros más "abiertos", que las hacían aparentemente más livianas que las unidades con carrocería Pinin Farina. En efecto, habían sido realizadas por la carrocera Touring de Milán que, después de una intensa colaboración con la Ferrari en los primeros años de actividad, se había visto desplazada por su rival de Turín. En cambio, por razones desconocidas, en 1956 llegó una nueva orden de tres spiders con mecánica 500 TR, justamente las de la carrera de Monza. Los mismos autos fueron utilizados por la Escudería Ferrari en las 24 Horas de Le Mans del mismo año, pero equipados con un motor de 2,5 litros (como lo requerían los reglamentos introducidos después de la tragedia de 1955) derivado del 635 de Fórmula 1. Denominados en esa ocasión 625 LM, estos autos no fueron muy afortunados: sólo uno, conducido por Gendebien y Trintignant, llegó a la meta en la tercera posición. Después de la carrera los autos fueron vendidos, y con ellos terminó la fructífera relación entre Ferrari y Touring.



El parabrisas de la 500 TR representaba una verdadera "pared" aerodinámica.

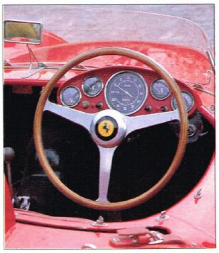
Porfirio Rubirosa, famoso playboy, y Pauley se adjudicaron la victoria de clase. En las siguientes carreras, la Escudería prefirió utilizar las potentes 290 MM y 860 Monza, dejando a los equipos privados el honor del podio en la clase inferior.

EN LOS 1000 KM DE PARIS GANA UNA TRIPULACION FEMENINA

Notable eco, por ejemplo, tuvo la victoria de la tripulación femenina formada por Anna María Peduzzi y Gilberte Thirion en los 1000 Km de París. Pero ninguna carrera reunió jamás tantas 500 TR como el Gran Premio Supercortemaggiore, la prueba de duración organizada a finales de junio en el circuito de Monza: cuatro vehículos oficiales, y otra decena de equipos privados. Esto se debía al hecho de que eran admitidos sólo autos de hasta 2 litros, por lo cual la competencia se resolvió en un duelo, sin exclusión de golpes, entre Ferrari y Maserati. Se impuso, obviamente, una Testa Rossa: para ser exactos la conducida por Peter Collins y Mike Hawthorn, que estableció con Collins también el récord de vuelta con un promedio de nada menos que 201,8 Km/h (era la primera vez que una Sport superaba la barrera de los 200 Km/h). La victoria siguiente fue la enésima entre las 2000, pero también un importante quinto lugar absoluto: la prueba era las 12 Horas de Reims, recordada siempre con tristeza por Enzo Ferrari porque coincidió con la muerte de Alfredo (Dino) Ferrari, su primogénito.

En las 24 Horas de Le Mans, en

El tablero está dominado por el cuentavueltas en posición central. La cola, abajo, es redondeada y ancha.



1956: LOS RESULTADOS DE LAS 500 TR

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
GP Dákar	*11/3/1956*	*J. Swaters*	*1° cl.*
12 Horas Sebring	*24/3/1956*	*Rubirosa/Pauley*	*1° cl.*
1000 Km Parigi		*Piletti/Milhoux*	*4°*
		Peduzzi/Thirion	*1° cl.*
GP Monza	*24/6/1956*	*Collins/Hawthorn*	*1°*
Supercortemaggiore		*Fangio/Castellotti*	*3°*
		Gendebien/De Portago	*4°*
12 Horas Reims	*30/6/1956*	*Picard/Manzon*	*5° (1° cl.)*
24 Horas Le Mans	*28/7/1956*	*Bianchi/De Changy*	*retirada*
		Tavano/Meyrat	*incidente*
		Picard/Tappan	*descalif.*

La 500 TR es uno de los autos más buscados por los coleccionistas, que lo usan raramente en carrera a causa de su elevado cotización.

La medida del paso de la 500 TR es de 2,25 metros.

cambio, no había 500 TR oficiales, porque la Casa quiso construir autos en línea con los reglamentos vigentes ese año: se trataba de las 625 LM, realizadas sobre el cuerpo de vehículo de las spiders Touring utilizadas en Monza (véase "Las últimas Ferrari de la Touring", en pág. 183). En cambio, eran numerosos los autos privados, pero una serie de inconvenientes los sacó de carrera antes del final. Y, desde entonces, la Escudería no utilizó más esos autos, que pasaron al uso exclusivo de las escuderías privadas.

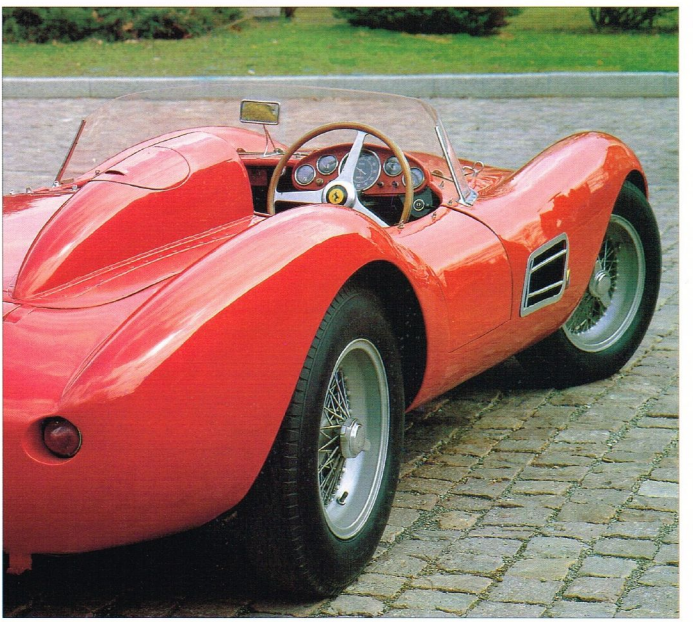
Lateralmente, detrás de las ruedas delanteras, se encontraban dos troneras para la evacuación del aire caliente.

La Ferrari no iba a utilizar oficialmente ni siquiera la evolución de la 500 Testa Rossa, la 500 TRC, preparada el año siguiente. El motor era prácticamente el mismo, mientras que fueron introducidas numerosas modificaciones de acuerdo con los nuevos reglamentos contenidos en el Anexo C (de ahí el nombre TRC) del Código Deportivo Internacional. Se montó un pequeño parabrisas a todo lo ancho, una segunda puerta para el pasajero y un ridículo techo de tela (véase "Testa Rossa entre telas y franjas", en pág. 182). Mucho más importantes fueron los cambios realizados en el cuerpo del vehículo: fue modificada la estructura del chasis, con un alargamiento del paso en 10 centímetros, lo que permitió montar de otra manera el motor y las suspensiones, además de bajar notoriamente la altura del auto. Scaglietti aprovechó la ocasión para crear una nueva carrocería de formas redondeadas, caracterizada por los guardabarros más acentuados y por el capot alargado (gracias a la parrilla corrida hacia abajo). Todas las 500 TRC fueron vendidas a los privados, y en poco tiempo fueron los autos a tener en cuenta en todos los recorridos y las condiciones, en Europa y en los Estados Unidos.

DIFICIL RECONSTRUIR LA VIDA DEPORTIVA DE LAS 500 TRC

Todas las TRC fueron vendidas a pilotos privados, en Europa y EE.UU.

Justamente por no haber sido empleada oficialmente por la Ferrari, la reconstrucción de la vida deportiva de estos automóviles resulta muy difícil. Todavía hoy, buena parte de las TR y TRC que participan en las Mil Millas Históricas llegan desde Norteamérica, donde "emigraron" después de salir de la fábrica.



1987, grandioso final para el Cavallino

Para Berger, arriba, quinto puesto en el Mundial 1987; para Alboreto, el séptimo puesto.

En el año de Piquet y de Williams-Honda, la Casa de Maranello conquista dos victorias a fin de la temporada con Gerhard Berger, quien se ubica quinto en el Mundial.

El Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1987 fue dominado por los Williams-Honda. Piquet, ayudado también por la suerte, prevaleció sobre su compañero de equipo Mansell y se coronó Campeón del Mundo, a pesar de tener tres victorias contra seis. La Ferrari, después de muchos retiros, consiguió óptimos resultados en el final de la temporada. Berger logró dos éxitos en los dos últimos grandes premios y se ubicó quinto en la clasificación del Mundial, con Alboreto séptimo. La Ferrari fue cuarta, detrás de Williams, McLaren y Lotus, en el Campeonato Mundial de Constructores. Desde el punto de vista reglamentario, hay que subrayar la introducción de las válvulas de control de la presión de los turbocompresores, con un límite máximo para esta última de cuatro atmósferas.

AL COMIENZO SE COSECHARON POCOS PUNTOS

En Jacarepaguá, en el inaugural GP de Brasil, ganó Prost, quien precedió a Piquet. Berger, con la Ferrari, fue cuarto. En las pruebas del GP de San Marino en Imola, Piquet fue víctima de un accidente que lo obligó a presenciar la carrera como cronista, en lugar de piloto. Mansell ganó netamente delante del Lotus de Senna y de la Ferrari de Alboreto.

Las dos Ferrari de Alboreto y Berger en el GP de México de 1987.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Brasil, *12 de abril*	*4° Berger*
GP San Marino, *3 de mayo*	*3° Alboreto*
GP Mónaco, *31 de mayo*	*3° Alboreto, 4° Berger*
GP EE. UU., *21 de junio*	*4° Berger*
GP Italia, *6 de septiembre*	*4° Berger*
GP Portugal, *20 de septiembre*	*2° Berger*
GP Japón, *1° de noviembre*	*1° Berger, 4° Alboreto*
GP Australia, *15 de noviembre*	*1° Berger, 2° Alboreto*

BERGER Y ALBORETO SIEMPRE CERCA DE LOS PRIMEROS

En Spa-Francorchamps, en el GP de Bélgica, Senna y Mansell se tocaron mientras luchaban por el liderazgo. Después del re-

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Piquet	Williams-Honda	73	3 (A, HU, I)
Mansell	Williams-Honda	61	6 (RSM, F, GB, AU, E, MEX)
Senna	Lotus-Honda	57	2 (MC, EE.UU.)
Prost	McLaren-TAG Porsche	46	3 (BR ,B ,P)
Berger	Ferrari	36	2 (J, AUS)
Johansson	McLaren-TAG Porsche	30	
Alboreto	Ferrari	17	
Boutsen	Benetton-Ford	16	
Fabi	Benetton-Ford	12	
Cheever	Arrows-BMW	8	
Nakajima	Lotus-Honda	7	
Palmer	Tyrrell-Ford	7	
Patrese	Brabham-BMW	6	
De Cesaris	Brabham-BMW	4	
Streiff	Tyrrell-Ford	4	
Alliot	Lola-Ford	3	
Warwick	Arrows-BMW	3	
Brundle	Zakspeed	2	
Arnoux	Ligier-BMW	1	
Capelli	March-Ford	1	
Moreno	AGS-Ford	1	

1987: COMIENZA LA "INTIFADA"

Política: *Sublevación militar de Semana Santa en la Argentina. En los territorios ocupados por Israel comienza la "intifada" de los palestinos.* ***Tragedias:*** *En julio, derrumbes de tierra e inundaciones devastan la Valtellina en Italia.* ***Literatura:*** *Muere el escritor Primo Levi.* ***Automovilismo:*** *Lancia gana el Campeonato Mundial de Rally con la Delta HF 4WD y el finlandés Juha Kankkunen. Miki Biason se adjudica el Rally de Montecarlo.*

GP de Mónaco; Alboreto se clasificó tercero.

En México Berger en primera fila.

A la izquierda, Berger en el GP de Mónaco 1987 y, a la derecha, Alboreto en Monza supera a un McLaren.

tiro de ambos y de Piquet, prevaleció Prost, quien precedió a su compañero Johansson. En Montecarlo, Mansell parecía encaminado hacia el éxito, pero fue detenido por la rotura de un escape. Así ganó Senna, al volante de un Lotus equipado con suspensiones con control electrónico. Segundo se ubicó Piquet, delante de las Ferrari de Alboreto y Berger.

En el GP de los Estados Unidos, en el difícil circuito callejero de Detroit, Senna ganó otra vez. Piquet fue segundo, dejando a sus espaldas a Prost, Berger y Mansell. En Le Castellet, en el GP de Francia, Mansell venció a Piquet, con Prost tercero. En el circuito inglés, en Silverstone, Mansell logró un memorable "zarpazo" por afuera en la entrada de una curva sobre Piquet, ganando con prepotencia y desde atrás también el GP de Inglaterra.

Piquet fue primero en el GP de Alemania, en Hockenheim, luego de haber aprovechado los retiros de Mansell y Prost, que conducían delante de él. Todavía más afortunada para Piquet fue la victoria en el GP de Hungría, en Budapest. Mansell, largamente en la delantera, perdió la tuerca de una rueda a tan sólo seis vueltas del final, dejándole el camino libre.

PARA WILLIAMS LLEGAN LAS SUSPENSIONES ELECTRONICAS

En el GP de Austria, en Zeltweg, Mansell volvió a ganar delante de Piquet. La largada de la carrera tuvo que ser repetida tres veces, a causa de dos accidentes.

En Monza, en el GP de Italia, Piquet llevó al debut el Williams con suspensiones con control electrónico, clasificándose primero delante de Senna. Mansell, frenado por problemas de calentamiento del motor, fue apenas tercero, precediendo a la Ferrari de Berger.

Este último estuvo liderando hasta dos vueltas del final del GP de Portugal en Estoril, antes de realizar un trompo: terminó en el segundo lugar, detrás de Prost. Mansell, retirado en Portugal, ganó el GP de España en Jerez, delante de los McLaren de Prost y Johansson y de Piquet.

SENNA ES DESCALIFICADO Y ALBORETO SE UBICA SEGUNDO

En el Gran Premio de México, Mansell venció otra vez a Piquet, que llegó segundo. Luego, en las pruebas del Gran Premio de Japón, el piloto inglés de Williams sufrió un accidente que le impidió terminar la temporada. De esta manera, el título de campeón del mundo fue por tercera vez para Piquet. El Gran Premio disputado en Suzuka fue dominado por la Ferrari de Berger, que superó netamente a Senna, segundo. Alboreto se ubicó cuarto.

La Ferrari terminó la temporada de la mejor manera, con un doblete en el GP de Australia en Adelaida. Berger fue primero, con Alboreto segundo después de la descalificación del Lotus de Senna (llegado detrás del piloto austríaco) a causa de las dimensiones irregulares de las tomas de aire de los frenos.

250 GT Convertible, la clase gana

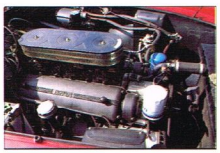
1957: hermana de la contemporánea California spider, representa una elección más moderada. Es uno de los autos más apreciados de la historia del Cavallino. Fue producida en dos series, hasta 1962, en un total de 241 unidades.

Así como hay autos que hicieron soñar a generaciones enteras de automovilistas, hay algunas Ferrari que hicieron enloquecer a generaciones de ferraristas. Entre ellas, un lugar de honor debe ser reservado para un auto descapotable que, al final de los años cincuenta, se distinguió por su elegancia, su discreción, su performance brillante, aunque no deportiva, y su encanto latino: la 250 GT Convertible.
Fue un auto de éxito indudable. Contaba con dos padrinos excepcionales: Ferrari para la mecánica y Pinin Farina para la carrocería. Pero hay que decir que, en realidad, la primera 250 GT con carrocería abierta no está firmada por Pinin Farina, sino por Boano. Se trató de un prototipo, nada más, y en el Salón de Génova de 1957 aparece la primera 250 GT Convertible. El número de chasis del prototipo de Pinin Farina es el 0655 GT.

La 250 GT Convertible marcó el "milagro económico" de los años cincuenta.

LINEA LIMPIA Y ESENCIAL CON FORMAS REDONDAS ADELANTE

La línea es limpia, esencial, dominada por rectas en la parte trasera y por formas redondeadas en la delantera.
Algunos detalles fueron cambiados, como la puerta del conductor, de "estilo inglés", pero la línea es la definitiva. Aunque algunos ejemplares fueron construidos con faros convencionales, es decir externos, las ópticas delanteras de la 250 GT Convertible eran mayoritariamente carenadas. Esto volvía a la trompa aún mas afilada, aguerrida y al mismo tiempo elegante. La Convertible era un auto no muy alto y tampoco imponente. El capot, muy alargado, en la parte delantera se inclinaba hacia abajo hasta interrumpirse justo en el borde superior de la boca del radiador, que era baja y ancha.



El motor de la 250 GT Convertible primera serie dispone de 220 caballos.

En su interior dominaba una parrilla cromada con motivos rectangulares. En algunos ejemplares, en lugar del paragolpes, sólo había dos "uñas" cromadas, ubicadas justo debajo de los faros. Las llantas eran Borrani de rayos,

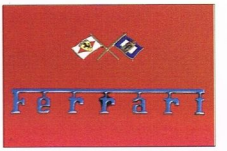
de 15 pulgadas. Detrás de las ruedas delanteras no estaban las troneras para la salida del aire caliente, solución indispensable para la California, auto con una performance más elevada.

La 250 GT Convertible segunda serie tiene los faros delanteros sin carenado.

En la parte trasera, hay un esbozo de aletas, o colitas, ya presente en el prototipo expuesto en Génova. Los laterales, que a la altura del inicio del baúl sufren un brusco "salto" hacia arriba para luego volver a bajar, seguirán siendo la marca distintiva de este automóvil con carrocería descubierta y el Cavallino Rampante sobre el capot.

LA SEGUNDA SERIE APARECE EN PARIS EN 1959

En el Salón de París de octubre de 1959 hizo su aparición la 250 GT Convertible segunda serie. Estaba basada en la misma mecánica y el mismo chasis de la 250 GT Coupé, también realizada por Pinin Farina. Estéticamente no había grandes diferencias con la primera serie, salvo por los faros delanteros, que estaban descubiertos. Por lo que se sabe, sólo una de las 200 Convertibles segunda serie producidas salió de la cadena de montaje con las ópticas delanteras carenadas.



Con respecto a la primera serie, la Convertible segunda serie disponía siempre de caja de cuatro marchas, pero ahora también con overdrive. En 1959 la Convertible segunda serie recibió los motores llamados "de bujías externas". La Convertible segunda serie era más potente que la primera serie, pero también más pesada: más de 100 kilos, que anulaban parcialmente el incremento de potencia de casi 20 caballos. Entre las modificaciones importantes, en 1958 llegaron los amortiguadores telescópicos. La 250 GT Convertible era un auto divertido de manejar pero, contrariamente a la California, no podía considerarse una verdadera deportiva, y no halló un lugar propio en el mundo de las competiciones. La carrocería de la GT Convertible era de acero, y no de acero y aluminio como la California, que era construida por la Scaglietti de Módena.

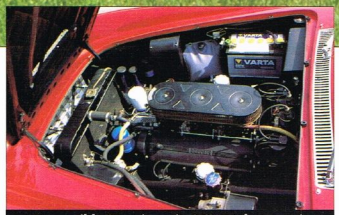
En la parte superior del baúl, el nombre Ferrari, el antiguo emblema con banderas cruzadas de la Carrocera Pinin Farina.

MENOS POTENCIA CON RESPECTO A LA CALIFORNIA

Con respecto a la California, la potencia es inferior: si la California paso largo dispone de

La 250 GT Convertible conservaba la gracia de la línea y un inconfundible encanto también con la capota levantada.

240 caballos, la Convertible primera serie tiene cerca de 220. Si la California paso corto luce 280 caballos, la Convertible segunda serie puede contar con 240 caballos. Finalmente, con la segunda serie, también la Convertible adquiere un poco de brillo, con el motor capaz de girar a un régimen de 7000 vueltas/minuto.



La Convertible 2ª serie tenía 240 CV de potencia.

CON LA CONVERTIBLE SEGUNDA SERIE, MAYOR COMPRESION

La relación de compresión de la segunda serie, en efecto, es

Abundancia de cuero Connolly y de cromados para el habitáculo de la 250 GT Convertible.

UN PROTOTIPO A LA INGLESA

Es curioso notar cómo el prototipo de la 250 GT Convertible primera serie presentado en el Salón de Génova de 1957 por Pinin Farina adopta una solución típicamente inglesa para la puerta del conductor. A la altura de los hombros del piloto, el perfil superior de la puerta bajaba, formando una cavidad. Se trataba de una solución típica de las spiders inglesas, especialmente de la Triumph. Este auto fue usado por Peter Collins, piloto Ferrari en Fórmula 1.

La Ferrari 250 GT Convertible podía alcanzar los 250 kilómetros horarios de velocidad.

FICHA TECNICA
(entre paréntesis los datos de la 250 GT Convertible segunda serie)

Motor: 12 cilindros en V a 60º, delantero y longitudinal, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953,21 cm³, compresión: 8,5:1 (8,8:1)

Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 38 DCN
Potencia:	220 CV a 7000 rpm (240 CV a 7000 rpm)
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero, convertible, 2 puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños
Tracción:	posterior, caja de 4 marchas (4 marchas + overdrive) + MA
Suspensiones:	del. independiente con cuadriláteros deformables, tras. puente rígido con elásticos longitudinales
Frenos:	tambores
Llantas:	16 pulgadas
Paso:	2,40 metros (2,6 metros)
Ejes:	del. 1,354 m, tras. 1,349 m
Peso:	1080 kilos (1190 kilos)
Tanque:	100 litros
Velocidad máxima:	250 Km/h
Producción:	1957-1959 1ª serie; 1959-1962 2ª serie
Unidades producidas:	41 1ª serie, 200 2ª serie

La Convertible disponia de deflectores en las puertas.

CONVERTIBLE, NO SPIDER

En Ferrari la distinción fue precisa desde un comienzo: el título de spider era sólo para la California. La Ferrari 250 GT descapotable, en cambio, iba a ser llamada Convertible. La diferenciación se debe a que los vehículos mostraban carácter y performance decididamente distintos. Más "picante" y deportiva la California, más discreta y "diplomática" la Convertible. Entonces, no hay que confundirse definiendo a la Ferrari 250 GT Convertible como un vehículo spider, aunque dispone sólo de dos lugares.

mayor que en la primera serie, pero siempre alejada de los 9,5/9,6:1 de la California Spider. Siempre considerando las diferencias con la California, la Convertible no fue equipada con frenos a disco, sino que recibió frenos a tambor, y resulta más pesada en unos cincuenta kilos.

Sin embargo, la 250 GT Convertible se dirigía a un público que de esta Ferrari a cielo abierto no esperaba performance, sino sobre todo un auto con el cual gozar plenamente el panorama y las curvas de las rutas soleadas a lo largo de la Costa Azul o de California.

La trompa de la 250 GT Convertible dominada por el Cavallino Rampante sobre la parrilla baja y ancha.

SU PRODUCCION TERMINA EN 1962

En el año 1962 la 250 GT Convertible se jubiló. Se cerraba una época: para asistir al nacimiento de una nueva convertible con el Cavallino Rampante sobre el capot iba a ser necesario esperar hasta 1965...

RENOVACION TECNICA Y PRODUCTIVA

El ingreso de la Fiat

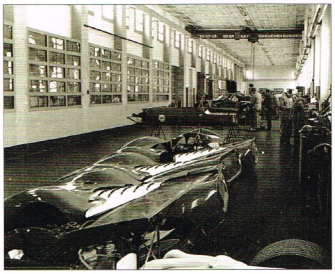
Después de la negociación fracasada con Ford y un contacto con la Alfa Romeo, en 1969 el fundador cede la Casa de Maranello al primer constructor italiano de autos. Conservando, de todos modos, una independencia absoluta en la actividad deportiva.

EL CAVALLINO SIGUE CRECIENDO El compromiso tal vez más importante para Enzo Ferrari en los años sesenta era darle continuidad a la fábrica que él mismo fundó. Para alcanzar ese objetivo, debía encontrar el socio justo. Y debía hacerlo de prisa. El compromiso en las competiciones se había vuelto, al comienzo de los años sesenta, cada vez más pesado, al límite de la resistencia para un constructor como Ferrari que se financiaba con sus propias fuerzas.

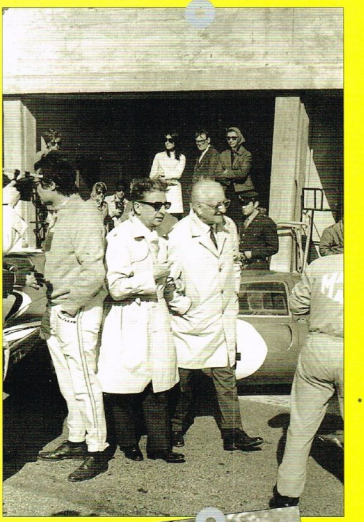
La negociación con el coloso americano Ford había llegado hasta la firma final del contrato, y sólo a último momento Ferrari dijo no. Porque se había dado cuenta de que la casa de Detroit no le habría permitido esa autonomía en el campo de las competiciones, que para Ferrari era de importancia fundamental. Por otra parte, desde un comienzo había sido claro: "Cedo la empresa, dejando que otros conduzcan el lado productivo, pero pretendo poder dedicarme enteramente a los prototipos y a los vehículos de carrera en condiciones de independencia absoluta, con la disponibilidad de esos medios financieros y técnicos que actualmente no poseo". En la práctica, iban a existir una Ford-Ferrari que construiría autos Gran Turismo. y una Ferrari-Ford que participaría en las competiciones. Ferrari se había reservado el 90% de la propiedad de la "Ferrari-Ford" y su presidencia, mientras que de la Ford-Ferrari tendría apenas el 10%. Pero, justo al final, comprende que los planes de Detroit son distintos: Ford quiere el control también de la actividad deportiva, y procura obtenerlo con algunas cláusulas del contrato. El Drake de Maranello se percata de ello y corta la negociación. Es el 20 de mayo de 1963. Desde ese momento, como es notorio, Henry Ford juró vengarse de la afrenta recibida por Ferrari ganando las 24 Horas de Le Mans.

Así, un año después, Ferrari vuelve al Portello, luego de 24 años de alejamiento, para encontrarse con Giuseppe Luraghi, el presidente de Alfa Romeo. Entre los muchos temas de la conversación, se habló del futuro de la Ferrari en las competiciones y de las ansiedades deportivas de Alfa Romeo. Pero, para la Casa del Portello, los tiempos para un compromiso de alto nivel todavía no estaban maduros. Sin embargo, en 1969 se realizó otro encuentro entre Ferrari y Luraghi, esta vez en Módena. Luraghi le dijo a Ferrari que algunos meses antes se había reunido con el abogado Giovanni Agnelli y de ese encuentro había surgido la posibilidad de una adquisición de la Casa de Maranello por parte de la Fiat y de la Alfa Romeo. Pero fue otra vez la Casa de Milán la que se echó atrás, por los elevados costos financieros de una iniciativa de esa magnitud y porque ya había sido encarado un programa deportivo con la Autodelta, una estructura dirigida por el ingeniero toscano Carlo Chiti, justamente un ex técnico de la Ferrari.

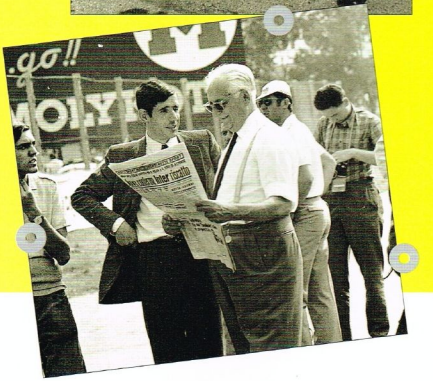
Las preliminares del fallido acuerdo Ferrari-Fiat-Alfa permitieron enlazar relaciones todavía más estrechas entre Ferrari y la Casa de Turín. Relaciones que ya habían producido frutos, como la realización del motor seis cilindros en V Dino, que equipó un auto de competición de la Ferrari, la Dino 166 Fórmula 2, y una GT de la Fiat, disponible en dos versiones, coupé y spider, y con dos motores, 2 y 2,4 litros. La razón de esta alianza técnica fue que para correr en Fórmula 2 Ferrari necesitaba producir quinientas unidades por año. El reglamento de la Comisión Deportiva Internacional preveía



Giovanni Agnelli, arriba, interlocutor de Ferrari para la cesión de su fábrica. A la izquierda, la Sección Carreras en 1970.



En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: el motor V6 Dino, primer signo del acercamiento entre la Ferrari y la Casa de Turín, es montado sobre una coupé Fiat; Enzo Ferrari pasea por los boxes de Monza con el DT Eugenio Dragoni en los años del desafío con Ford; Ferrari en el GP de Italia con un periodista; la presentación de la 312 P en 1968.



que para correr en Fórmula 2 había que usar los motores derivados de la serie, y por sí mismo no lo hubiera logrado.
Empujado por la venta de la Maserati a Citroën en 1968, Ferrari deseaba ceder su fábrica lo más pronto posible. El encuentro decisivo con Giovanni Agnelli se realizó el 18 de junio de 1969 en el octavo piso del palacio Fiat en Corso Marconi, en Turín. Ferrari, recordando esa reunión, dijo de Agnelli: "Más de veinte años más joven que yo, advertía en él la fuerza del hombre moderno, del político y diplomático en los negocios, del vivaz y sintético observador".
La negociación con la Fiat, al contrario de las anteriores, llegó a buen puerto. El 1° de agosto de 1969, la Ferrari fue oficialmente cedida a Fiat.

La inyección de nuevos capitales le permitió a la Casa de Maranello un relanzamiento, técnico y productivo. También algunos técnicos llegaron desde Turín con los nuevos fondos. Pero, enseguida, se presentó un nuevo problema: cómo hacerle frente a la supremacía de Porsche en las carreras del Mundial de Marcas y solucionar una crisis en Fórmula 1 que, en las premisas, parecía ser una de las más graves en la historia de la Casa del Cavallino.

LA FABRICA

Sección Terminaciones

Aquí llegan todos los autos después de la prueba en ruta y los controles estáticos de la Sección Revisión. Técnicos especializados realizan un examen muy cuidadoso de todos los detalles.

La oficina donde se organiza el trabajo de la Sección Terminaciones.

Un mecánico redacta la "cédula de identidad" del vehículo.

El aspecto elegante y cuidado de esta área de la fábrica de Maranello hace que la Sección Terminaciones parezca el salón de un concesionario. Justamente aquí, los autos reciben el último control de calidad antes de ser entregados a los clientes.

ADEMAS DEL CONTROL, UNA CUIDADOSA LIMPIEZA

Aparecen perfectos, exactamente como si ya estuviesen expuestos en una vidriera. Ya superaron los controles estáticos en la Sección Revisión. El número 120 en el cuentakilómetros indica que también fue realizada la prueba en ruta. Sin embargo, son controladas nuevamente y reciben un proceso de limpieza con la finalidad, por parte de la empresa, de presentarle al cliente un vehículo conforme en un todo con sus expectativas.

ATENCION CASI EXCESIVA PARA LOS MENORES DETALLES

El ojo del profano no nota nada, pero el ojo experto de quien cumple con esta tarea no conoce aproximación, tanto sea que se trate de matices de nivel estético con respecto a la carrocería, cuanto que se advierta la necesidad de cambiar un burlete, posiblemente deteriorado en el proceso de montaje, o

16 AUTOS POR DIA

Las personas que trabajan en la Sección Terminaciones son 25. De ellas, cuatro están encargadas del último control de calidad. Los autos que cada día reciben la certificación son 16, en la actualidad diez 355, dos 456, tres 550 Maranello y una F50.

de solucionar un cierre imperfecto del baúl o de la tapa del tanque.
Alineados en un costado del salón, los autos tienen sobre el parabrisas una ficha de trabajo, cuyo encabezado es "Seguro de calidad".

Se controlan hasta los mínimos detalles.

LA PINTURA ES EXAMINADA CON OJOS MUY ATENTOS

Sobre la ficha está el dibujo del perfil del auto, y ahí están señaladas las partes sobre las cuales es necesario intervenir con pequeños retoques. En frente, por debajo de unas luces que no tienen piedad de aquellas superficies que no se presenten perfectamente lisas y pintadas, se realiza el control definitivo luego de los eventuales retoques. En la Sección Terminaciones, además de la evaluación interna de los encargados, se tienen en cuenta las preciosas informaciones que llegan desde la red de venta.

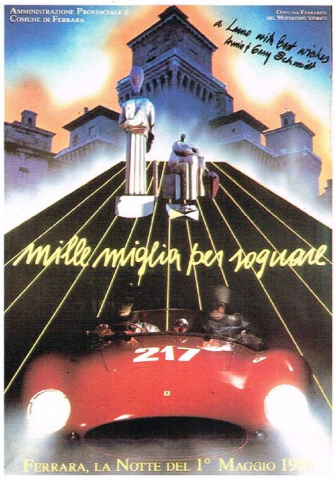
TAMBIEN LA CLIENTELA CONTRIBUYE A LA CALIDAD

En efecto, la estructura comercial, que tiene una línea directa con los clientes, puede señalar eventuales pedidos específicos que surgieron durante el uso. En este caso, los informes servirán para volver todavía más perfectos los vehículos que aún no dejaron la fábrica.

Los afiches de los ochenta y noventa

Después de los carteles del pasado, aquí están los afiches publicitarios más recientes, a veces caracterizados por avanzadas y originales técnicas de ilustración. Cotizaciones de 300 a 600 dólares.

¡Click!, una foto. Menos dibujos y más fotos para los carteles a partir de los años ochenta. Cambian también los ángulos de toma, que en muchos casos buscan despertar la emoción hacia el evento, apuntando a detalles o a imágenes tomadas desde arriba. También el espacio del cartel es ocupado de manera diferente. A menudo, la Ferrari no es sólo un auto, sino que se convierte en el "color rojo".
De cualquier manera, el dibujo no desaparece, porque es siempre agradable para los coleccionistas de carteles, pero se vuelve más refinado, más sofisticado, con técnicas más de avanzada. Sin embargo, el valor de estos afiches más recientes es menor que el de los antiguos. Lo que marca la diferencia entre la cotización de un ejemplar y otro puede ser el autógrafo de un piloto o de un personaje ligado al mundo Ferrari, como por ejemplo Piero Lardi Ferrari, o todos los pilotos del Challenge Ferrari F355.



A la izquierda, un cartel de 1986 dedicado a la conmemoración histórica de las Mil Millas.

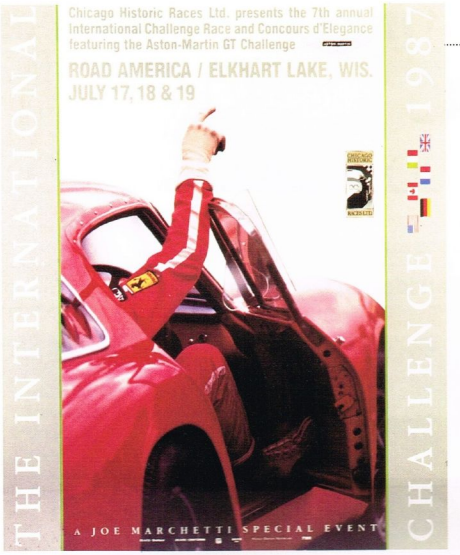
DESDE LA PUBLICIDAD DE GOODYEAR AL GP DE LOS ESTADOS UNIDOS

Se puede comenzar con un cartel publicitario de la casa productora de neumáticos Goodyear. Las Ferrari de pista y de ruta tuvieron a menudo la función de ejemplo para los "proveedores técnicos" de la Casa de Maranello. La foto fue tomada en el patio ubicado en la pista de Fiorano, y el afiche está fechado 1980.
Un cartel como el que anuncia el Gran Premio de los Estados Unidos Toyota adquiere un valor enorme si está firmado por todos los pilotos que aparecen en el ejemplar de la fotografía: Villeneuve, Scheckter, Andretti, Lauda, Giacomelli. Este cartel es un regalo personal de Gilles Villeneuve a un coleccionista.
En ocasión de la gran reunión Ferrari de 1984, desarrollada en Monterey, California, una de las citas más prestigiosas para los coleccionistas de los autos de Maranello, fue impreso otro importante cartel.

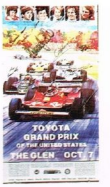
LAS ROJAS EN PRIMER PLANO AUN CUANDO NO GANAN

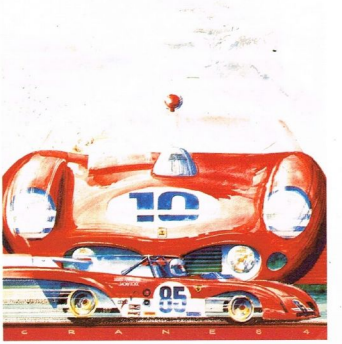
El diseño es muy vistoso, con el rojo de la trompa y del costado de los autos que se contrapone, casi como una mancha confusa, al blanco del fondo.

Una 250 GT California para la reunión del Ferrari Club de América en 1984.



Los estadounidenses prefieren las viejas Ferrari en sus afiches, a la izquierda, mientras que los japoneses eligen la garra de las Fórmula 1 del Cavallino (abajo).





Encuentro internacional en Monterey para el Ferrari Owners' Club en 1984.

Ferrari en la pole position para la pancarta del GP de Europa de Brands Hatch de 1985. En realidad, fue Senna con Lotus Renault quien se adjudicó la pole. En cambio, la victoria fue para Mansell, con Williams Honda. Ninguna de las Ferrari, ni la de Alboreto ni la de Arnoux, se clasificó en la zona con puntos. Valor indicativo: 250/300 dólares.

DE LAS MIL MILLAS A LAS REUNIONES EN ALEMANIA Y EE. UU.

Ferrari en las Mil Millas. El cartel marca el paso nocturno, por Ferrara en 1986, de la conmemoración histórica de la legendaria carrera. La prueba, nacida en 1927 e interrumpida en 1957, fue relanzada con distinta modalidad en 1977. Desde entonces, ninguna Ferrari se adjudicó jamás el primer lugar absoluto. Desde 1947 a 1957, en cambio, ganó casi siempre, fallando sólo en 1947, en 1954 y 1955.

"A Joe Marchetti Special Event" se trata de una pancarta estadounidense publicada en ocasión del Desafío Internacional de 1987, organizado por el concesionario Ferrari Joe Marchetti. Típica del período, la toma propone un detalle de un auto que no muestra en su totalidad.

Muchas Ferrari, en los Estados Unidos se vuelven "Ferraris", con la "s" del plural. La foto fue tomada en ocasión de la reunión californiana de Monterey de 1987. En primera línea están Phil Hill y Luigi Chinetti, dos personajes muy importantes en la historia de la Casa del Cavallino. Una copia de este cartel fue firmada por Hill el 15 de setiembre de 1987 y por Chinetti exactamente un año después.

Más de cien Ferrari para rendirle homenaje al gran Enzo, en el momento de su desaparición. Luego, la fotografía tomada en una reunión en Alemania se volvió cartel. En este caso la imagen tiene valor de documento, por lo que está indicado el uso de la fotografía en lugar de un tradicional dibujo. En este cartel de celebración del Automóvil Club de Mónaco fueron reproducidos los autos que hicieron la historia deportiva del Principado, tanto en los grandes premios como en los rallies. La posición de relieve fue dada, una vez más, a la Ferrari, en este caso la de Alain Prost. Este cartel, fechado en 1990, lleva otra vez la firma de Turner, y cuesta cerca de 600 dólares.

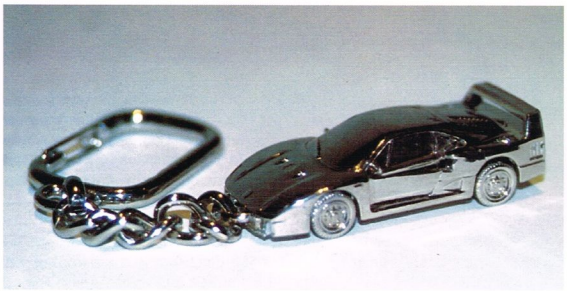
FERRARI PROTAGONISTA EN EL CAMPEONATO IMSA

Entre los carteles tirados en gran cantidad, pero que se volvieron piezas únicas gracias a la inteligencia de sus propietarios, hay uno, estadounidense, realizado para el Campeonato IMSA 1994, con el nuevo "botecito" de la Ferrari. Siendo un cartel reciente y de abundante tirada, no debería tener el valor que hoy le agrega la dedicatoria al coleccionista hecha por Piero Lardi Ferrari.

Otro cartel de 1984, que retrata una 250 GT California manejada por una hermosa muchacha con el cabello al viento, fue firmado por todos los participantes del Challenge de ese año.

Los llaveros

Son dos los modelos con el Cavallino Rampante autorizados por la Casa de Maranello. Comercializados por Ferrari Idea y por Burago, cuestan de 2 a 30 dólares.



En todas partes existe un verdadero florecer de llaveros que exhiben el prestigioso logo del Cavallino Rampante.

DESDE FERRARI IDEA, EL LLAVERO-ESCUDO

Sin embargo, el apasionado ferrarista debe distinguir el producto de clase de la imitación barata: afortunadamente, la tarea es facilitada por las inscripciones presentes sobre las confecciones, que identifican los productos fabricados con la autorización de la Casa de Maranello.
Dos son los llaveros vendidos directamente a través del catálogo Ferrari Idea: se trata de un ejemplar en el cual el logo del Cavallino, de metal esmaltado, está fijado a un soporte de cuero, y de otro más simple formado por un anillo metálico que reúne las llaves y que es parte integrante del llavero mismo, realizado en metal esmaltado con el típico Cavallino negro sobre fondo amarillo, con la tricolor horizontal en la parte superior y el nombre Ferrari en la parte de abajo.
También oficiales, en cuanto autorizados por Maranello, son los llaveros realizados por Burago, empresa especializada en modelos en escala. De metal, están formados por un anillo que se abre con una rosca, una pequeña cadenita que en su extremidad tiene una reproducción en escala 1/87 de algunas recientes Gran Turismo del Cavallino Rampante: la 348 TB, la Testarossa y la F40.

A la izquierda, el llavero Burago F40 con un modelito en escala 1/87.

EL MODELITO BURAGO HECHO A MEDIDA DE LAS LLAVES

Hay dos confecciones disponibles: la básica y la más lujosa, llamada especial y caracterizada por un pequeño sobre de tela de calidad (roja para la Testarossa y para la F40, amarilla para la 348 TB y la 456 GT) sobre el cual está el nombre del modelo.

El llavero Ferrari Idea de cuero con el emblema de la Casa del Cavallino Rampante.

LOS PRECIOS

Los llaveros del catálogo Ferrari Idea cuestan 20 dólares en la versión rectangular de metal y 30 en la de cuero. Los llaveros de Burago son más económicos: 2 dólares en la confección básica y 3 los especiales con estuche de tela.

Los cronógrafos Ferrari Fórmula

Los relojes de cuarzo ofrecen una gran precisión. Tienen la caja asimétrica y el símbolo del Cavallino Rampante sobre el cuadrante. Cuestan cerca de 1400 dólares.

A la izquierda, la colección Ferrari Fórmula. Abajo, colores rojo Corsa y blanco para los cuadrantes del cronógrafo.

Los cronógrafos de la colección Ferrari Fórmula unen la indiscutible calidad de la tecnología suiza en la realización de relojes de cuarzo, al diseño deportivo más refinado de escuela italiana. Caracterizados por la caja asimétrica, los cronógrafos Ferrari Fórmula están realizados en acero, con cierre de tornillos. Impermeables hasta los 30 metros y con vidrio de zafiro mineral, son ofrecidos en una amplia cantidad de variantes, que se diferencian por el cuadrante y la malla.

CUANTO CUESTAN

Comercializados en origen a un precio de unos 830 dólares, los cronógrafos Ferrari Fórmula desencadenaron una verdadera "fiebre", al punto de que los pocos ejemplares que aún pueden encontrarse son ofrecidos a precios cercanos, cuando no mayores, a los 1400 dólares, con preferencia para los ejemplares dotados de malla metálica.

ROJO FERRARI, BLANCO Y NEGRO, LOS COLORES DISPONIBLES

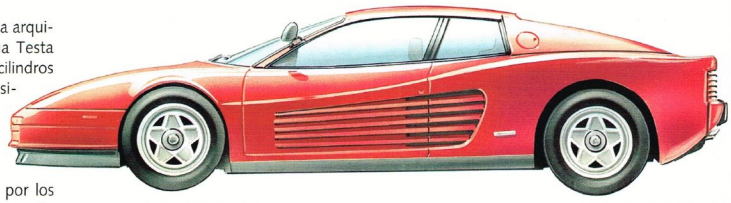
Rojo Ferrari, blanco y negro son los colores disponibles para el cuadrante, mientras que la malla puede ser de cuero personalizado o de metal, con el nombre Ferrari en posición transversal. El cuadrante, alrededor del cual sobresale la tabla de velocidades, presenta el logo del Cavallino Rampante por debajo del nombre Ferrari a las 12, mientras que a las 3, las 6 y las 9 están los tres pequeños cuadrantes del cronómetro: minutos, segundos y décimas de segundo. El doble calendario (día de la semana y fecha) se encuentra, en cambio, dentro del contador de las décimas de segundo, a las 3. La corona externa está laminada en oro 10 micrones, con el nombre Ferrari arriba y abajo, mientras que sobre el revés de la caja está grabada de manera evidente la marca Ferrari junto al número de serie. Sobre la circunferencia hay cuatro pulsadores simétricos (a las 2, las 4, las 8 y las 10) que comandan las funciones del cronómetro.

LAS GENEROSAS DIMENSIONES LOS TRANSFORMAN EN RELOJES DEPORTIVOS

Con un espesor de 9,3 mm y un diámetro de 37 mm, los cronógrafos Ferrari Fórmula tienen dimensiones generosas, que hacen de ellos objetos más deportivos que refinados.

1984 TESTAROSSA: EL "CAPOLAVORO"

La heredera de la BB conserva la arquitectura mecánica de la antigua Testa Rossa, pero con el potente 12 cilindros (ahora de 48 válvulas) en posición trasera. El diseño de Pininfarina está caracterizado por la amplia parrilla lateral, para enfriar los radiadores traseros, por los faros retráctiles, por los grupos ópticos delanteros de desarrollo horizontal y los traseros protegidos por una rejilla. Debuta en el Salón de París de 1984 y es producida en más de 100 unidades por año hasta 1991.

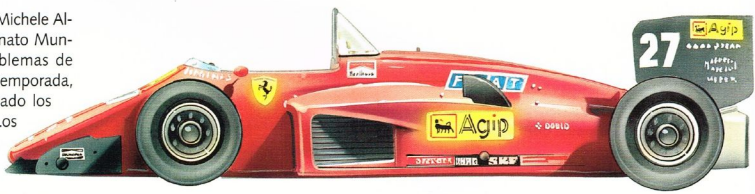


Motor:	12 cilindros en V a 180°, trasero-central, 82 x 78 mm, 4943,04 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,2:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K-Jetronic doble
Potencia:	390 CV a 6300 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Peso:	1506 kilos
Velocidad máxima:	290 Km/h

1985 F1 156/85: CASI MUNDIAL

Es la monoplaza con la cual Michele Alboreto se acerca al Campeonato Mundial, que no gana por problemas de confiabilidad del final de la temporada, después de haberse adjudicado los GP de Canadá y Alemania. Los dos turbocompresores KKK están ubicados a ambos lados del motor y para enfriarlos mejor los radiadores son montados longitudinalmente, para que confluya más aire hacia los cambiadores de calor. La F1 156/85 está equipada con la inyección de agua Emulsystem.

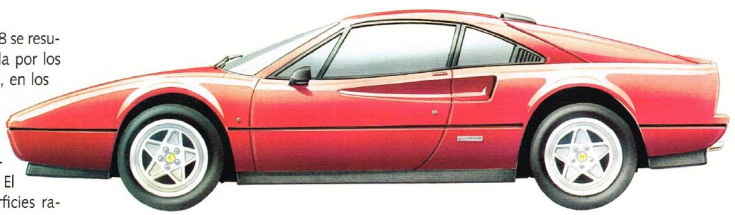


Motor:	6 cilindros en V a 120°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisa de cilindros de aluminio tratado, compresión 7:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica, 2 turbos KKK
Potencia:	780 CV a 11.000 rpm (950 CV en las pruebas)

Chasis:	autoportante de fibra de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, pinzas Brembo
Peso:	548 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1985 328 GTB-GTS: LA RAZA MEJORA

La innovación estilística de la 308 se resume en una trompa caracterizada por los grupos ópticos estilo Testarossa, en los paragolpes del mismo color que la carrocería y en profundos cambios en el habitáculo, con nueva instrumentación, extendida hasta la consola central. El motor tiene cilindrada y superficies radiantes mayores, con nuevos árboles de levas. La potencia se incrementa en un 12% con respecto a la 308. El modelo GTS con techo desmontable constituye el 65% de la producción total de la 328.



Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, 83 x 73,6 mm, 3184,96 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,8:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K-Jetronic
Potencia:	270 CV a 7000 rpm

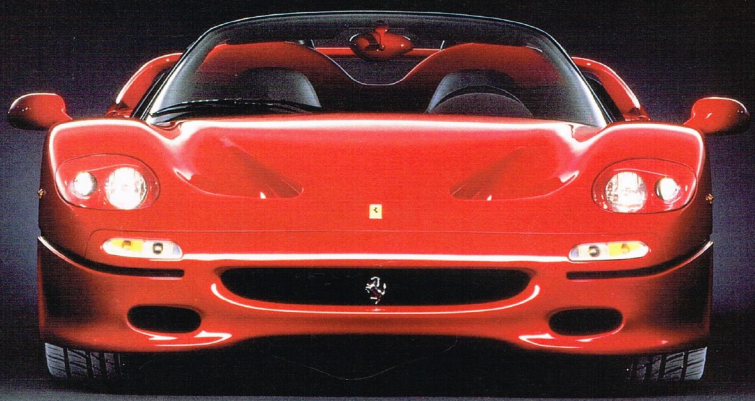
Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, con servofreno
Peso:	1263 kilos (GTB), 1273 kilos (GTS)
Velocidad máxima:	263 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto en el Gran Premio de Mónaco 1986 con la Ferrari F1 '86.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

F1 Dino 156,
el Cavallino vuelve a ser mundial

Sport 365 P,
una alternativa de lujo

340-342 América,
destinadas a la exportación

Hombres de Maranello,
Paul Frère y Jean Guichet